



## PATENTNI SPIS BR. 10561

**Mikasović F. Baldo, pomorski kapetan, Beograd, Jugoslavija.**

Brod sa dve krme.

Prijava od 16 marta 1933.

Važi od 1 avgusta 1933.

Da bi se postigao što veći stabilitet i što manji otpor vode, bez da dajemo brodu velike dužine a da sasvim tim srazmjerno pogonskoj snazi, brod zadrži svoju maksimalnu moguću brzinu, pronašao sam tim broda sa dve krme.

Velika širina daje brodu veliki stabilitet, prama istoj težini, manji gaz i manji otpor vode. Da bi se izbjeglo što je moguće više stvaranje vakuma na stražnjem delu broda, koji nastaje usljed kretanja broda napred, kao i da bi umanjili otpor adhezije između vode i stražnjeg podvodnog dela broda što u veliko koči brzinu broda, dosadašnji brodograditelji svih vrsta brodova, davali su brodu srazmjerno i velike dužine. Taj isti učinak dobijamo, ako uzmemo manju dužinu, ali zato upotrebimo tip »Broda sa dve krme«. Ovaj tip daje mogućnosti upotrebljavanja i većih širina broda, koje se do sada prama jednakim dužinama nijesu mogle upotrebljavati, baš radi stvaranja velikog vakuma i otpora adhezije na stražnjem delu broda. Dužina ovog tipa broda sa dve krme uz ostale današnje obične dimenzije, može da bude za 1/4 manja od dosadašnje običajne dužine, bez uštrba na brzinu, dok stabilitet opet će biti veći.

Slika 1 pretstavlja vertikalni podužni središnji presek broda. Slika 2 pretstavlja horizontalnu projekciju broda. Slika 3 pretstavlja vertikalni poprečni presek broda gdje je širina najveća. Prava MN pretstavlja površinu vode.

Prednji deo broda, kao i nadvodna konstrukcija kod tipa broda sa dve krme mogu da zadrže i dosadašnji oblik. Najveća širina broda ostaje kao i do sada oko sredine dužine. Vanjske strane broda u stražnjoj polovini približavaju se postepeno središnjem vertikalno podužnom preseku broda, tako da se do kraja približe tom preseku za 1/4 širine. Oko polovine dužine broda od kobilice (D) dno se počme simetrično prama uzdužnom središnjem preseku računati. Gornji deo broda nastavlja postepeno to račvanje malo kašnje, simetrično vanjskim bokovima, dok se vanjski i nutarnji bokovi ne sjedine i tako brod dobija dve krme (A i B).

Vijak i kormilo mogu se postaviti između dve krme u koliko to ne smeta nečem drugom, a mogu se postaviti i po dva vijaka i kormila, po jedan na svaku krmu. Kobilica K ide od pramca pak do tačke D račvanja dna broda, ukoliko se istu ne produži radi učvršćavanja kormila ili vijaka.

Oplošje koje je pod vodom u stražnjem delu broda, to je prostor na kojemu se stvaraju vakumi i gdje adhezija daje najjači otpor kretanju broda napred, to jest koči brzinu broda. Kod tipa broda sa dve krme to oplošje mnogo je veće nego kod dosadašnjih tipova brodova a uz to celo to oplošje mnogo više je paralelnije sa smjerom kretanja broda, tako da skoro i nemamo ni vakuma ni djelovanje adhezije, već dobijamo jedno

sklizanje vode po tom delu broda, što omogućava postizavanje većih brzina ili uštedu goriva.

nji podvodni deo račva u dva simetrična i jednaka kraka, tako da se dobija brod sa dve krme.

**Patentni zahtev:**

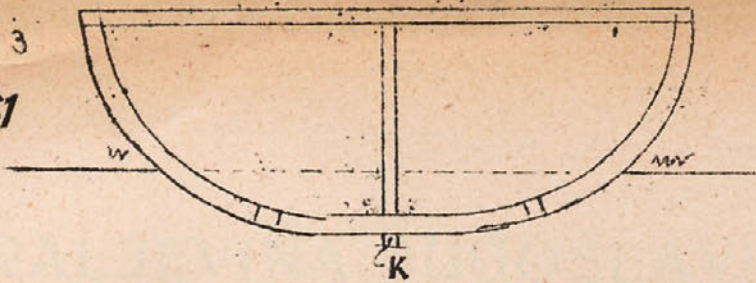
Brod naznačen time, što mu se straz-

PATENTNI SPIS BR. 10501

Mikšević, P. Račva podvodni deo broda, Brodski list, Jugoslavija.

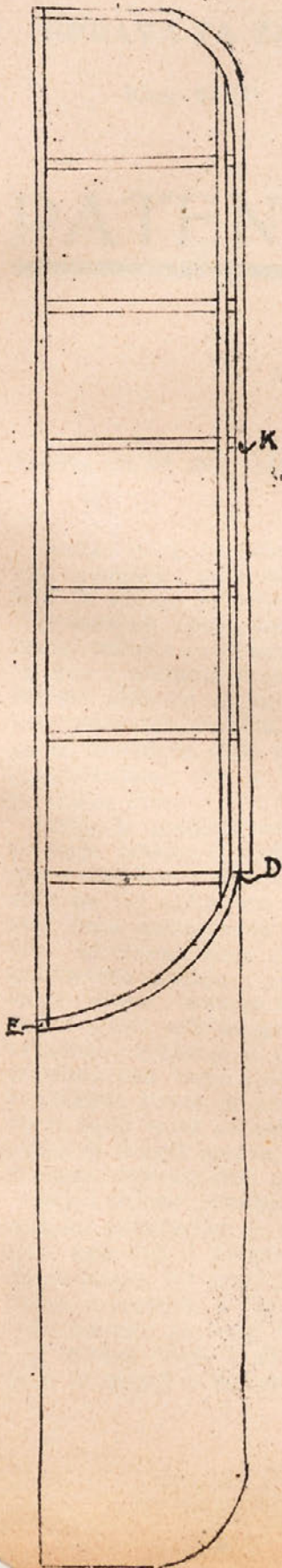


SL. 3

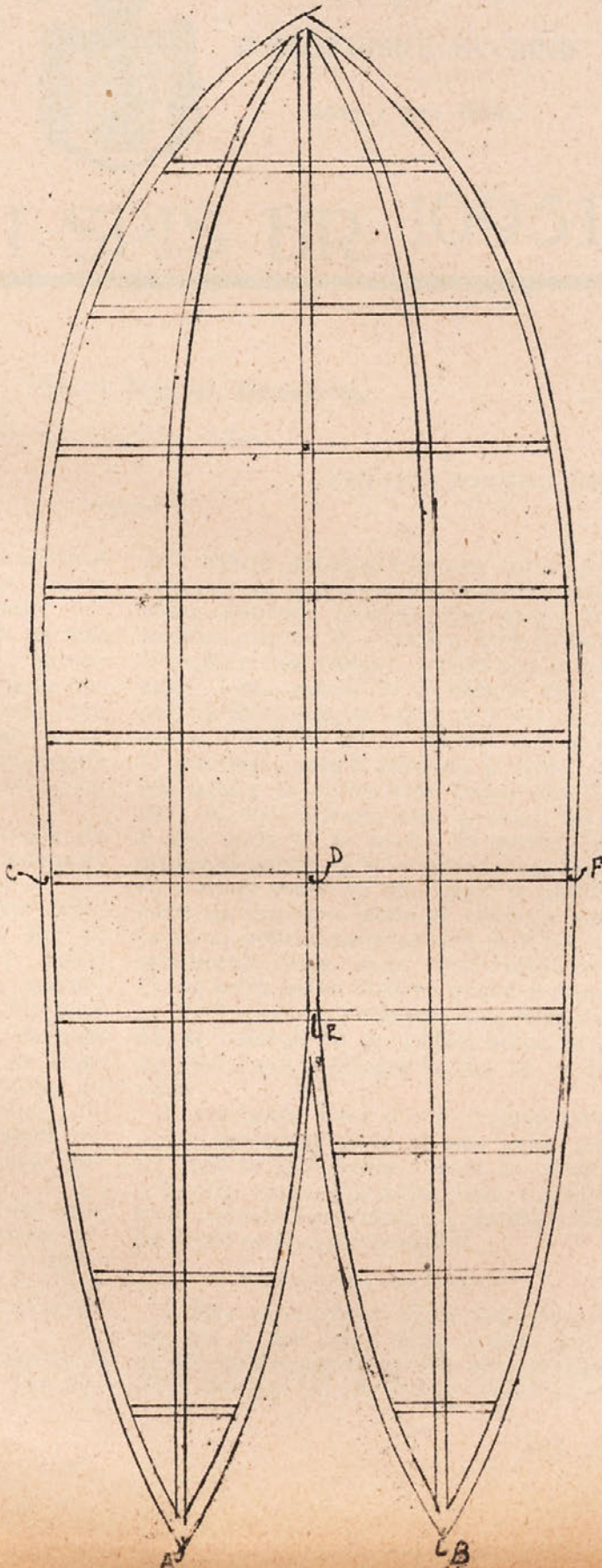


Adpatent broj 10561

SL. 1



SL. 2





12501 (part) Inst. q. 1. A.

